



Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Absatz 1 UVPG

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Vorhaben: Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee (zukünftig Margot-Matthias-Straße) auf der Stadtbahnstrecke A-West in Hannover

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke A-West den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee (zukünftig Margot-Matthias-Straße) mittels Mittelhochbahnsteig und die Umgestaltung des jeweils angrenzenden Verkehrsraums mit Bahnkörper, Fahrbahn und Nebenanlagen.

Im hannoverschen Bezirk Ahlem-Badenstedt-Davenstedt befindet sich im Stadtteil Badenstedt und im Gebiet der Stadt Ronnenberg im Stadtteil Empelde die Berliner Straße, welche als Hauptverkehrsstraße einzuordnen ist. Sie liegt im Südwesten der Stadt Hannover und verbindet den Stadtteil Badenstedt mit Empelde, dem nördlichsten Stadtteil der Nachbarstadt Ronnenberg. Die Stadtbahnlinie 9 ist in diesem Bereich einziges öffentliches Verkehrsmittel, eine Buslinie verkehrt nicht. Der hier zu prüfende Planungsabschnitt erstreckt sich von der Empelder Straße im Norden über den Knotenpunkt Hermann-Ehlers-Allee bis zur Berliner Straße - Einmündung Eckermannstraße im Süden und beinhaltet die Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee, welche im Zuge der Maßnahme den neuen Namen Margot-Matthias-Straße erhalten soll. Die Haltestelle ist momentan ebenerdig als Niedrigbahnsteighaltestelle ausgeführt.

Gemäß § 8 Absatz 3 Satz 2, 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind Nahverkehrspläne (NVP) mit dem Ziel zu erstellen, die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in Bezug auf den Personennahverkehr zu berücksichtigen und bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dementsprechend sollen die jetzigen Niedrigbahnsteighaltestellen durch Haltestellen mit einem Mittelhochbahnsteig ersetzt werden.

Gemäß der Anlage 1 UVPG ist für das geplante Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Absatz 3 Satz 2 Nr. 2 UVPG in Verbindung mit § 7 Satz 1 UVPG erforderlich (vgl. UVPG Anlage 1, Nr. 14.11: Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen).

Die Vorprüfung gemäß § 7 UVPG beinhaltet eine überschlägige Prüfung, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung der Anlagen 2 und 3 UVPG hinsichtlich der Merkmale des Vorhabens, des Standortes des Vorhabens und der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und der Abrissarbeiten

Die Länge der Maßnahme beträgt 270 Meter. Es ist geplant, die Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee in der Berliner Straße durch einen Mittelhochbahnsteig zu ersetzen und den Gleiskörper überwiegend als besonderen Bahnkörper mit Raseneingrünung auszubauen. Der geplante Hochbahnsteig wird 70,00 Meter lang (ohne Rampen). Am nördlichen Ende wird der Bahnsteig eine Breite von 5,64 Meter haben, verschmälert sich dann zum südlichen Ende auf 4,29 Meter und wird etwa 1,00 Meter hoch (0,815 Meter über der Schienenoberkante) werden. Am nördlichen Kopf des Hochbahnsteigs ist die Rampe als eingeschobene Rampe geplant, wobei ca. 7,00 Meter der Rampe eingeschoben werden und 8,5 Meter sich auf der Vorfläche befinden. Die Rampe hat eine Breite von 2,10 Meter. Die Vorfläche der Rampe wird 4,50 Meter breit und mit taktilen Elementen sowie Lichtsignalanlagen ausgestattet. Die Fußgängerfurten werden in diesem Bereich 5,00 Meter breit und mit differenzierten Bordhöhen von 0,00 Meter für Rollstuhlfahrer und 0,06 Meter für Blinde ausgestattet. Am südlichen Ende des Hochbahnsteigs wird eine Rampe vor Kopf geplant. Die Rampe wird 2,50 Meter breit und 15,50 Meter lang. An das untere Ende der Rampe wird an eine Vorfläche anschließen, auf der eine Lichtsignalanlage und taktile Leitflächen verbaut werden. Die Rampen haben jeweils eine Neigung von maximal 6 %, wobei nach jeweils 6,0 Metern ein Zwischenpodest mit einer Neigung von 1,5 % und eine Länge von 1,50 Meter eingefügt ist. Sie verfügen außerdem beidseitig über Handläufe und Radabweiser. Am Knotenpunkt Hermann-Ehlers-Allee – Berliner Straße werden die beiden Gleisquerungen im Norden und Süden des Knotenpunktes sowie die angrenzenden Fahrbahnquerungen umgestaltet. Die Fußgängerquerungen verfügen über 5,00 Meter breite Furten und werden ebenso barrierefrei ausgebaut, das heißt mit differenzierten Bordhöhen für Rollstuhlfahrer und Blinde oder Sehbehinderte sowie mit taktilen Elementen ausgestattet.

Zwecks Reduzierung der Schallimmissionen wird im Bereich des Übergangs der Berliner Straße in die Kreuzung Empelder Straße – Hermann-Ehlers-Allee – Berliner Straße eine Gleisschmieranlage in beiden Fahrtrichtungen installiert.

Im Zuge der Maßnahme muss ein Laubbaum (*Quercus robur*) gefällt werden.

Temporär werden Flächen für die Baustelleneinrichtung, Lagerung und Befahrung benötigt. Diese Flächen sollen gemäß der Vorhabenträgerin nicht auf Baumstreifen und sonstigen Verkehrsgrünflächen sondern auf schon versiegelten Flächen liegen. Die Zuwegungen erfolgen auf bereits vorhandenen Wegen.

Dauerhaft werden die Flächen im Bereich Gleisanlagen und der technisch notwendigen sonstigen Anlagen in Anspruch genommen. Der Flächenbedarf für den Umbau der Haltestelle Hermann-Ehlers-Straße umfasst etwa 1.273 Quadratmeter. Die neuversiegelte anrechenbare Fläche beträgt in der Summe Null Quadratmeter.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Der betroffene Raum ist hauptsächlich durch intensiv betriebenen Straßenverkehr und Besiedlung geprägt. Andere für diese Prüfung relevante bestehende oder zur Zeit der Prüfung zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten sind nicht im Wirkraum des hier beantragten Vorhabens.

1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

1.3.1 Fläche: Umfang einer Inanspruchnahme durch Flächenentzug oder Nutzungsänderung

Das Plangebiet ist vollständig versiegelt. Durch diese Versiegelung sind die natürlichen Bodenfunktionen erheblich beeinträchtigt. Temporär werden Flächen für die Baustelleneinrichtung, Lagerung und Befahrung benötigt. Dauerhaft werden nur die Flächen im Bereich des Hochbahnsteigs, der Gleisanlagen, der Gleisränder, der technisch notwendigen Anlagen und Nebenanlagen (zum Beispiel Rad- und Gehwege) in Anspruch genommen.

Eine Änderung der Nutzbarkeit der des Schutzgutes Fläche ist nicht zu erwarten.

1.3.2 Boden: Umfang einer Inanspruchnahme durch Versiegelung, Verdichtung, Bodenabtrag / -auftrag, Entwässerung, Eintrag von Schadstoffen

Es werden kleinflächig neue Flächen in Anspruch genommen und neu versiegelt. Die natürlichen Böden dieser Flächen sind durch die vorhandenen verkehrlichen Anlagen (Stadtbahn, Straßen, Rad- und Fußwege) anthropogen stark vorbelastet und in ihren ökologischen Bodenfunktionen massiv eingeschränkt. Mit einem Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu rechnen.

1.3.3 Wasser: Art eines Gewässerausbaus, Flächen-, Volumen- oder Qualitätsveränderung, Einleitungen, Entnahmen von Grund- oder Oberflächenwasser

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten.

1.3.4 Tiere: Angaben zur Inanspruchnahme von Tieren

Temporär wird der Lebensraum von Tieren (hier vor allem der Brutvögel) im Bereich der Baumaßnahme eingeschränkt. Baulärm und Baubetrieb stellen temporäre und diskontinuierliche Störquellen dar. Die Bauzeit beträgt geschätzte 14 Monate.

Der nächstgelegene für die Gastvögel wertvolle Bereich liegt etwa 4.500 Meter entfernt. Biotop der landesweiten Biotopkartierung befinden sich in einem Mindestabstand von circa 860 Metern. Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Abstand von 3.900 Meter. Das nächstgelegene Europäisches Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) hat einen Mindestabstand von etwa 21 Kilometer.

Der zu fällende Baum weist keine potenziell geeignete Höhlen oder Spalten als Quartier für Fledermäuse auf. Somit ist das Vorkommen beziehungsweise eine Betroffenheit von Fledermausarten sowie auch anderen Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie als artenschutzrechtlich relevante Tierartengruppen nach § 44 Absatz 5 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) nicht zu erwarten.

Weitere Tierartengruppen sind voraussichtlich nicht betroffen.

1.3.5 Pflanzen: Angaben zur Inanspruchnahme von Pflanzen

Innerhalb des Baufeldes befinden sich Biotope der Siedlungsflächen, wie Straßenbankette, Scher- und Trittrassen, die bereits durch Teilversiegelung, Verdichtung und Schadstoffeintrag vorbelastet sind. Das Naturschutzgebiet „Sundern“ (NSG HA 00004) hat einen Abstand von etwa 5.450 Meter, das NSG „Alte Leine“ (NSG HA 00191) von etwa 7.100 Meter und das NSG „Mergelgrube bei Hannover (HPC I)“ (NSG HA 00205) hat einen Mindestabstand von etwa 13.700 Meter. Das Landschaftsschutzgebiet „Calenberger Börde“ (LSG H-R 00002) hat einen Abstand von 900 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Hirtenbach – Wettberger Holz“ (LSG H-S00005) von 1.000 Meter und das LSG „Mittlere Leine“ (LSG H-S 00007) von 3.890 Meter. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Schutzgebiete kann durch die Entfernung zur Maßnahme ausgeschlossen werden.

Es muss für die Maßnahme ein *Quercus robur* gefällt werden.

1.3.6 biologische Vielfalt: Angaben zur Inanspruchnahme der biologischen Vielfalt

Eine Relevanz des Vorhabens für die biologische Vielfalt ist nicht erkennbar.

1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Die zu entfernenden Gleise, Pflaster, Fahrbahnbeläge und andere Baustoffe werden fachgerecht entsorgt.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen. Da die Bauarbeiten nur am Tage stattfinden, sind keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten.

Durch die Änderungen der Gleislagen errechnen sich laut Schalltechnischer Untersuchung vom 18.09.2018 für die Ostfassade eines Gebäudes an der Berliner Straße (Margot-Matthias-Straße/Wohnheim) Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz dem Grunde nach. An der Ostfassadenseite des Gebäudes wird im Umfeld der beabsichtigten Baumaßnahme der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) bei gleichzeitiger Immissionsgrenzwert-Überschreitung erhöht. Die Grenzwerte liegen für das hier betreffende allgemeine Wohngebiet gemäß der 16. BImSchV bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Der Immissionsgrenzwert wird für den Beurteilungszeitraum Tag eingehalten, damit verbleibt an dieser Gebäudeseite ein Anspruch für die Beurteilungszeit Nacht. Hier liegen die höchsten Pegelwerte nachts bei 53 dB(A). Dieses Gebäude liegt innerhalb des Geltungsbereichs eines rechtskräftigen Bebauungsplans der Landeshauptstadt Hannover (Nr. 1799 v. 30.10.2014). In diesem Bebauungsplan sind in den in den textlichen Festsetzungen, hier §§ 2 und 3, Vorkehrungen zum Schallschutz formuliert. Die Beurteilungspegel bleiben am Tag unter dem Bezugswert für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) und nachts unter dem Wert von 60 dB(A). Es wird davon ausgegangen, dass das betreffende Gebäude den gesetzlichen Anforderungen genügt und somit die Pegelerhöhungen durch die beabsichtigte Maßnahme nicht zu einer Gesundheitsgefährdung führen werden.

1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien

Während der Bauphase und bei Unterhaltungsarbeiten gelten die einzuhaltenden technischen Regeln, zum Beispiel beim Betanken von Fahrzeugen mit Dieseldieselkraftstoff oder dem Umgang mit Anstrichen zum Korrosionsschutz. Darüber hinaus werden keine gefährlichen Stoffe eingesetzt oder gelagert. Ein erhöhtes Unfallrisiko besteht nicht.

1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Ein erhöhtes Störfallrisiko bei dem Betrieb der Stadtbahnhaltestelle und der dazugehörigen Anlagen ist nicht erkennbar.

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, zum Beispiel durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen und den Ersatzhaltestellenbetrieb auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

2. Standort der Vorhaben

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

2.1 bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Der Vorhabenbereich wird überwiegend für den Güter- und Personenverkehr genutzt. Eine Änderung der grundsätzlichen Nutzbarkeit ist nicht zu erwarten. Überregionale Verkehrswege, hier die Bundesstraße (B) 65, werden in diesem Planungsabschnitt unterquert. Die Baumaßnahme hat keinen direkten Einfluss auf den Verkehrsweg.

Vorübergehend kann es durch die Bautätigkeit zu Nutzungsbeeinträchtigungen, wie eingeschränkter Befahrbarkeit der Fahrbahnen der Empelder und Berliner Straße oder der Erreichbarkeit der Flächen und Wege entlang der Baustrecke kommen. Entsprechende Beeinträchtigungen werden auf das unabdingbare Maß beschränkt.

Die Berliner Straße ist als Hauptverkehrsstraße angelegt. Sie verbindet den Stadtteil Badenstedt der Landeshauptstadt Hannover mit Empelde, einem Stadtteil der Nachbarstadt Ronnenberg. Entlang des Bauabschnitts befinden sich Gewerbe- und Industrie- sowie Wohngrundstücke. Die Funktionen für Siedlung und Erholung sind durch die verkehrliche Lage nur in sehr geringem Maße gegeben und werden durch den Bau des Hochbahnsteigs die aktuelle Situation nicht erheblich positiv oder negativ ändern.

2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

2.2.1 Fläche Flächenverfügbarkeit, Nutzungsmöglichkeit

Der Vorhabenbereich wird überwiegend für den Güter- und Personenverkehr genutzt. Eine Einschränkung der Flächenverfügbarkeit ist gegenwärtig durch die bestehende Haltestelle und die dazugehörigen Anlagen, wie Unterständen für den Witterungsschutz, gegeben.

Es sind folgende nachhaltige dauerhafte Änderungen der Flächeninanspruchnahme zu erwarten: Die Fläche des Hochbahnsteigs samt Rampen und Aufstellflächen, die dazugehörenden technischen Anlagen sowie die Stadtbahnflächen samt Nebenanlagen stehen nicht für andere Nutzungen zur Verfügung. Die in Anspruch genommene Flächengröße beläuft sich auf etwa 1.273 Quadratmeter. Wobei sich durch Teil- bis Vollentsiegelung insgesamt ein Flächenverlust von null Quadratmetern ergibt.

2.2.2 Boden: Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion, Stoffliche Belastung der Böden

Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einen Bereich mit anthropogen überprägtem Boden von geringer Bedeutung. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor. Eine dauerhafte Betroffenheit über das gegenwärtige Maß hinaus ist durch Versiegelung im Bereich des Hochbahnsteigs samt Rampen und Aufstellflächen, der technisch zugehörigen Anlagen und der Nebenanlagen zu erwarten.

2.2.3 Landschaft: Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich weist einen überwiegend intensiv städtisch geprägten Charakter auf. Es bestehen Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die angrenzende Bebauung. Von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben ist nicht auszugehen.

Eine Betroffenheit im Sinne einer erheblichen nachteiligen Veränderung des Landschaftscharakters ist nicht zu erwarten. Siehe ergänzend auch Punkt 2.3.11.

2.2.4 Wasser (Oberflächengewässer): Wasserbeschaffenheit: Ökologischer und chemischer Zustand, Situation von Hydraulik/Hydrologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente und Grundwasserbeschaffenheit, Grundwassermenge und Stand

Eine dauerhafte Betroffenheit des Grundwassers ist nicht zu erwarten.

Auswirkungen während der Bauzeit können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

2.2.5 Tiere

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Lebensraumverlust ist punktuell im Bereich der Nebenanlagen zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

2.2.6 Pflanzen:

Der Raum des Vorhabens ist primär durch Biotope der Siedlungsflächen, wie Straßenbankette, Scher- und Trittrassen geprägt. Hier sind keine hochwertigen Biotoptypen vorhanden.

Im Zuge der Maßnahme muss ein Laubbaum (*Quercus robur*) mit einem Stammumfang von 126 Zentimeter gefällt werden. Dieser ist als geschützter Landschaftsbestandteil (GLB) gemäß § 29 Absatz 1 BNatSchG laut § 1a) der Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als Geschützte Landschaftsbestandteile (Baumschutzsatzung) (Gem. Abl. 2016, S. 62) eingestuft. Demnach sind alle Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 60 Zentimeter gemessen in einer Höhe von 100 Zentimeter über dem Erdboden allgemein geschützt. Dieser erhebliche Eingriff wird gemäß der vorgenannten Baumschutzsatzung durch die Pflanzung von zwei *Quercus robur* beziehungsweise *Quercus robur* 'fastigiata' in entsprechender Qualität ausgeglichen.

Eine temporäre Betroffenheit während der Bauphase wird durch Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf geringwertige Flächen vermieden.

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Biotopverlust ist punktuell im Bereich des Hochbahnsteigs samt Rampen und Aufstellflächen sowie Nebenanlagen und der technisch zugehörigen Anlagen zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

2.2.7 Biologische Vielfalt

Eine Betroffenheit der Artenvielfalt durch das geplante Vorhaben ist aufgrund der annähernd gleichartigen Vorbelastungen durch die vorhandene Bebauung nicht zu erwarten.

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):

2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes

Das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Abstand von 3.900 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) ist etwa 21 Kilometer entfernt.

Eine Betroffenheit der FFH-Gebiete, seiner Erhaltungsziele sowie den maßgeblichen Bestandteilen ist durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Naturschutzgebiete (NSG) nach § 23 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Nationalparke (NP) nach § 24 Absatz 1 BNatSchG und keine nationalen Naturmonumente nach § 24 Absatz 4 BNatSchG vorhanden.

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

In der weiteren Umgebung sind Landschaftsschutzgebiete (LSG) vorhanden. Das LSG „Calenberger Börde“ (LSG H-R 00002) hat einen Abstand von 900 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Hirtenbach – Wettberger Holz“ (LSG H-S00005) von 1.000 Meter und das LSG „Mittlere Leine“ (LSG H-S 00007) von 3.890 Meter.

Ein negativer Einfluss auf die oben genannten Gebiete ist nicht zu befürchten.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches ist kein Naturdenkmal (ND) gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich punktuelle geschützte Landschaftsbestandteile (GLB) gemäß § 29 Absatz 1 BNatSchG. Gemäß § 1a) der Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als Geschützte Landschaftsbestandteile (Baumschutzsatzung) (Gem. Abl. 2016, S. 62) sind alle Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 60 cm gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden allgemein geschützt.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotop gemäß § 30 BNatSchG.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine Wasserschutzgebiete (WSG) gemäß § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG).

Im Bereich des Vorhabens sind keine Heilquellenschutzgebiete (HQSG) gemäß § 53 Absatz 4 WHG vorhanden.

Im Bereich des Vorhabens sind keine Risikogebiete gemäß § 73 Absatz 1 WHG vorhanden.

Im Bereich des Vorhabens sind keine Überschwemmungsgebiete (ÜSG) gemäß § 76 WHG vorhanden.

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, für die durch Gemeinschaftsvorschriften bestimmte Umweltqualitätsnormen festgelegt und bereits überschritten sind, vorhanden.

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes

Das Vorhaben liegt am Stadtrand von Hannover im hannoverschen Bezirk Ahlem-Badenstedt-Davenstedt im Stadtteil Badenstedt und im Stadtteil Empelde der Stadt Ronneberg. Die Stadt Hannover ist als Oberzentrum gemäß Punkt 2.2, Nummer 06 Satz 1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 Raumordnungsgesetz (ROG) eingestuft.

Durch das Vorhaben werden die Funktionen im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 ROG, wie Schaffung eines Freiraumverbundsystems, Siedlungskonzentration, Begrenzung der Flächeninanspruchnahme, im Oberzentrum Hannover nicht erheblich gefährdet.

2.3.11 amtliche Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind

Im Plangebiet befinden sich keine Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen, Fazit

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen

Wie unter den Punkten 1 und 2 dargestellt, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches nicht zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten, die nicht kompensiert werden können. Durch die jetzt schon vorhandene räumliche Situation, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen im Vorgabenbereich durch die Maßnahme zu rechnen. Der neue Hochbahnsteig stellen zwar im Hinblick auf das Landschaftsbild einen Eingriff dar, dieser wird aber durch die Ausgestaltung des eigentlichen Bauwerks sowie der Umgestaltung des Umfeldes auf ein hinnehmbares Maß reduziert.

Abschließend ist nach überschlägiger Vorprüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben zwar erhebliche **aber keine nachteiligen** Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen somit **nicht** durchzuführen. Diese Feststellung ist nach § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Im Auftrag



Erler (P248)